Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1910 — ROMA — Mercoledì, 28 dicembre — Numero 301

DIREZIONE *Via Larga nel Palazzo Baleani*	Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi	AMMINISTRAZIONE *Via Larga nel Palazzo Baleani*

Abbonamenti

	anno	semestre	trimestre
In Roma, presso l'Amministrazione:	L. 32	L. 17	L. 9
» a domicilio e nel Regno:	» 36	» 19	» 10
Per gli Stati dell'Unione postale:	» 80	» 41	» 23

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

*Un numero separato in Roma cent. **10** — nel Regno cent. **15** — arretrato in Roma cent. **20** — nel Regno cent **30** — all'Estero cent. **35***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 875 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto 27 dicembre 1908, n. 805, portante modificazioni e aggiunte al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 22 dicembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Il numero 845 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduta la legge 24 marzo 1907, n. 116, relativa all'avocazione allo Stato delle spese di cui all'art. 272 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 10 febbraio 1889, n. 5921;

Veduto il regolamento 1° dicembre 1907, n. 847, per l'esecuzione della predetta legge;

Sentito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

All'art. 9 del regolamento, approvato con R. decreto 1° dicembre 1907, n. 847, è sostituito il seguente:

« Nella spesa del casermaggio dei RR. carabinieri a carico dello Stato è compresa quella occorrente per i

carabinieri di rinforzo, che possano convenientemente essere alloggiati nella caserma della stazione.

Rimangono in vigore le norme vigenti prima della legge 24 marzo 1907, n. 116, per ciò che riguarda le somministrazioni che i Comuni debbono fare alle truppe, in tutti gli altri casi in cui i carabinieri, in giro di perlustrazione o comandati in servizio di pubblica sicurezza, non possano trovar posto nelle caserme per esservi alloggiati, oppure quando vengano comandati in località, ove non esista stazione o questa sia molto lontana dal luogo, in cui i carabinieri stessi prestano servizio ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 10 novembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Il numero **CCCCXLVIII** (*parte supplementare*) *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la domanda in data 9 marzo 1908 della Società anonima dei tramways napoletani diretta ad ottenere l'autorizzazione a costruire ed esercitare alcune linee tramviarie a trazione elettrica nell'interno della città di Torre del Greco, allacciate alla tramvia Napoli-Torre del Greco;

Visti i Nostri decreti 23 agosto 1900, n. CCCXVII (parte supplementare), 21 maggio 1903, n. CCLV (parte supplementare) ed 11 luglio 1904, n. CCCXVIII (parte supplementare), coi quali la predetta Società fu autorizzata a costruire ed esercitare a trazione elettrica altre linee tramviarie nella città e dintorni di Napoli, fra le quali quella suindicata;

Viste le leggi 27 dicembre 1896, n. 561 e 15 luglio 1909, n. 524 ed il regolamento approvato con Nostro decreto 17 giugno 1900, n. 306;

Ritenuto che quanto al contributo annuo chilometrico per le spese di sorveglianza governativa, esso venne già determinato nella misura di L. 20 al chilometro per le altre tramvie autorizzate coi precitati decreti, sicchè per le nuove linee concesse col presente decreto tale contributo può fissarsi nella misura predetta;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Società anonima dei tramways napoletani è autorizzata a costruire ed esercitare le seguenti linee tramviarie a scartamento normale ed a trazione elettrica nell'interno della città di Torre del Greco:

1° da Capo Torre all'angolo di via Salvatore Noto, pel corso Avezzana;

2° dall'angolo di via Salvatore Noto alla piazza del Popolo, ora piazza Garibaldi, per via Piscopia;

3° dalla piazza del Popolo all'angolo della via Salvatore Noto, dove si ricongiunge col tronco precedente, passando per il corso Umberto I, la via Luisi, la piazza Santa Croce e la via Salvatore Noto, della lunghezza complessiva di m. 1158.15 giusta i progetti presentati dalla Società il 9 marzo 1908 e vistati, d'ordine Nostro, dal predetto ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, nonchè sotto le prescrizioni del voto 13 luglio 1908, n. 955 del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 2.

Tale autorizzazione è subordinata all'osservanza delle leggi e del regolamento sopraindicati, delle condizioni contenute nell'atto d'obbligazione 15 ottobre 1908, firmato, in segno di accettazione, dal direttore della Società anonima dei tramways napoletani, ed in quelli approvati con i decreti sopracitati, nonchè del disposto di cui alle premesse del presente decreto, circa il contributo annuo chilometrico per le spese di sorveglianza governativa, ed infine delle speciali prescrizioni di sicurezza che eventualmente saranno stabilite all'atto della visita di collaudo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare

Dato a San Rossore, addì 6 novembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Il numero **CCCCLII** (*parte supplementare*) *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, il Nostro decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis* (serie 3ª) convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª), e le leggi 27 dicembre 1896, n. 561, 9 luglio 1905, n. 413, 30 giugno 1906, n. 272, 16 giugno 1907, n. 540, 7 luglio 1907, n. 429, 12 luglio 1908, n. 444 e 15 luglio 1909, n. 524;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 9 settembre 1910 fra il ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed i legali rappresentanti della Società anonima « Funivie Savona-San Giuseppe » per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due funivie pel trasporto dei soli carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 9 ottobre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

N. 90 di repertorio.

CONVENZIONE

per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due funivie aeree pel trasporto dei carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo.

Fra S. E. l'avv. Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato,

ed i signori: Gustavo Francotte fu Gustavo, nato a Liegi e residente ad Ixelles (Bruxelles), ing. Giovanni Crotti fu Francesco, nato a Milano e residente a Savona, rispettivamente presidente l'uno e consigliere d'amministrazione l'altro della Società anonima funivie Savona-San Giuseppe (sede in Savona, capitale sociale L. 4,000,000, versato L. 1,200,000) delegati entrambi tanto congiuntamente quanto separatamente a stipulare giusta l'art. 16 dell'atto costitutivo della predetta Società, in data 23 agosto 1910 ai rogiti del notaio comm. Ottavio Pertusio, residente a Savona, iscritto presso il Consiglio notarile di Savona, allegato sotto il n. 1;

si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Oggetto della concessione.

Il Governo concede alla Società anonima funivie Savona-San Giuseppe la costruzione e l'esercizio in servizio pubblico di due funivie pel trasporto dei soli carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo, della lunghezza per cadauno di km. 16.910 che la concessionaria si obbliga di costruire e di esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta alle condizioni della presente convenzione e relativo capitolato, che ha per ogni effetto valore contrattuale e sotto l'osservanza delle vigenti leggi, del regolamento n. 1 approvato con R. decreto 31 ottobre 1863, n. 1528, e degli altri regolamenti emanati o da emanarsi, in quanto non sia diversamente disposto dalle condizioni predette.

Art. 2.

Progetto di massima.

La concessionaria è obbligata a costruire le funivie concesse secondo il progetto di massima redatto dagli ingegneri Carissimo e Crotti in data 1° luglio 1906 ritenuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 30 luglio 1906, n. 725, e sotto l'osservanza delle modifiche, avvertenze e prescrizioni in esso contenuto, nonchè delle modifiche necessarie per dare alle linee la potenzialità di 150 tonnellate-ora, e che dovranno essere debitamente approvate.

Art. 3.

Progetto esecutivo.

Entro un mese dalla data del R. decreto di approvazione della concessione la concessionaria dovrà presentare all'approvazione governativa il progetto esecutivo, in doppio esemplare, bollato, redatto in conformità del precedente articolo.

Potrà tuttavia ritardare sino a 6 mesi da tale data la presentazione degli allegati *k)* ed *m)* del progetto esecutivo.

Art. 4.

Termine per l'esecuzione.

La concessionaria dovrà incominciare i lavori entro un mese dalla data di approvazione del progetto esecutivo delle opere e provviste di cui alle lettere *a), b), c), d), e), f), g), h), i), l), n)* dell'art. 1 del capitolato annesso alla presente convenzione e dovrà ultimare entro 22 mesi dalla stessa data ogni impianto e provvista di materiali, compresi quelli di cui alle lettere *k)* ed *m)*.

A deroga di quanto è disposto nell'art. 9 del contratto stipulato il 20 aprile 1907 fra l'Amministrazione marittima ed i signori ingegneri Carissimo e Crotti, si stabilisce che la concessionaria potrà limitare l'impianto ad una sola funivia, con l'obbligo però di provvedere entro un anno, sotto pena di decadenza dalla concessione, all'impianto della seconda funivia, quando il movimento verificatosi nel periodo dei dodici mesi successivi lasci prevedere prossimo l'esaurimento della potenzialità della prima linea.

Art. 5.

Tutela degli operai.

La concessionaria si obbliga ad osservare, durante la costruzione della linea, le clausole che saranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici a tutela degli operai adibiti alla esecuzione di lavori per conto diretto dello Stato. In caso di inosservanza la concessionaria sarà passibile delle penalità che verranno fissate a sanzione delle clausole suddette.

Art. 6.

Durata della concessione.

La concessione ha la durata di anni settanta a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione. Decorso tale termine la concessionaria consegnerà al Governo in buono stato di manutenzione e di conservazione tutte le opere costituenti le funivie e loro dipendenze, quali sono indicate nell'art. 248 della legge sui lavori pubblici.

Saranno in queste compresi tutti gli impianti, macchine ed apparecchi che venissero stabiliti per la produzione, trasformazione e trasmissione dell'energia elettrica sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato anche nei diritti spettanti alla concessionaria nella quantità di acqua occorrente per la funivia, stabilita nel disciplinare per la concessione della derivazione d'acqua o, in difetto, sulla quantità d'acqua adibita pel servizio della funivia.

Saranno in ogni caso compresi fra le opere costituenti le funivie e loro dipendenze gli eventuali impianti e macchine per la trasformazione e trasmissione dell'energia dal luogo di arrivo della medesima, da parte dell'officina produttrice, sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato nei contratti in corso tra la concessionaria della funivia e il produttore dell'energia.

Il Governo acquisterà a prezzo di stima, e nei limiti richiesti per un regolare esercizio, gli oggetti mobili di cui all'art. 449 della

legge sui lavori pubblici, ancora utilizzabili in servizio della funivia concessa.

Oltre gli obblighi stabiliti da legge, la concessionaria avrà quello di provvedere a che sia assicurata la possibilità di continuare il servizio oltre il termine stabilito pel riscatto o la scadenza della concessione. Perciò tutti i contratti concernenti la fornitura di energia elettrica o qualunque oggetto attinente all'esercizio, che verranno stipulati dalla concessionaria per un tempo eccedente o coincidente al termine stabilito per il riscatto o per la scadenza della concessione, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

Art. 7.

Cauzione.

A garanzia dell'obbligo assunto per la costruzione delle funivie la concessionaria ha depositato in conto della cauzione definitiva la somma di L. 187,500, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 209, rilasciata il 5 settembre 1910, dalla sezione di R. tesoreria provinciale di Milano (Servizio della Cassa dei depositi e prestiti).

Entro due mesi dalla pubblicazione del decreto di concessione dovrà la concessionaria completare la cauzione depositando nella Cassa dei depositi e prestiti una eguale somma di L. 187,500 in titoli al portatore.

La cauzione suddetta sarà restituita a rate, a misura dello avanzamento dei lavori e delle provviste, ma una parte di essa, non inferiore alle lire centomila, dovrà rimanere sempre vincolata a garanzia dell'esercizio e degli altri obblighi assunti dalla concessionaria con la presente convenzione e relativo capitolato, o dipendenti da leggi o regolamenti. Tale parte sarà restituita allo spirare della concessione o dopo intervenuta l'approvazione del riscatto delle funivie da parte del Governo.

Art. 8.

Partecipazione dello Stato ai prodotti dell'esercizio.

Agli effetti dell'art. 12 della legge 16 giugno 1907, n. 540, l'interesse legale commerciale viene riconosciuto del 5 per cento. Nel caso di azioni ammortizzate e costituite con cartelle di godimento, il 50 per cento spettante allo Stato sarà commisurato all'eccedenza dell' 1 per cento.

Art. 9.

Contabilità.

Agli effetti dell'art. 18 e seguenti della legge 16 giugno 1907, n. 540, resta stabilito che la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio debbono essere tenuti separati e distinti da quelli di altre linee o di altre intraprese dello stesso concessionario.

Art. 10.

Riscatto.

Il Governo avrà la facoltà, dopo trascorsi 20 anni dall'apertura all'esercizio della prima linea, di riscattare tanto questa che la seconda linea in qualunque tempo, previo diffidamento da darsi alla concessionaria un anno prima della scadenza del ventennio, o, scorso questo, un anno prima dell'epoca designata per il riscatto, corrispondendo per tutta la restante durata della concessione una annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti ottenuti dalla funivia o dalle funivie nei tre dei cinque esercizi annuali immediatamente precedenti a quello nel quale avvenne il diffidamento, che diedero prodotto maggiore diminuito dell'interesse 4.50 per cento sul valore di stima del meteriale mobile rotabile e di esercizio al momento del riscatto e sull'ammontare a detta epoca del relativo fondo di rinnovamento costituito a termini del seguente art. 14.

Il materiale mobile s'intende costituito anche dalle barche a tramoggia, ed il materiale di esercizio comprende l'arredo dei fabbricati, gli utensili delle officine, gli attrezzi per la manutenzione ed ogni altro oggetto o meccanismo non fisso occorrente per il servizio delle funivie, del parco di Carcare e del binario di raccordo alla stazione di San Giuseppe, esclusi gli elevatori pei cassoni di Savona e gli elevatori a ponte del parco di Carcare.

Mediante la detta annualità o capitale corrispondente s'intenderanno acquisite allo Stato tutte le opere componenti le funivie e le loro dipendenze, comprese quelle indicate all'art. 6 della presente convenzione e lo Stato avrà diritto di subentrare anche nei contratti in corso per l'affitto della forza motrice. A tale effetto la concessionaria dovrà stipulare espressamente in detti contratti il diritto di subingresso a favore dello Stato.

L'annualità di riscatto potrà, a scelta del Governo, essere convertita in un capitale corrispondente col ragguaglio del cento per 4.50 da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 11.

Penalità per eccedenza di termini.

Trascorso infruttuosamente il termine assegnato all'art. 3 della presente convenzione per la presentazione del progetto esecutivo redatto nel modo in detto articolo indicato, la concessionaria incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella scadenza della concessione e nella perdita di metà della cauzione che sarà devoluta allo Stato. Potrà però essere ad essa accordata, purchè richiesta prima della scadenza, una proroga non maggiore di sei mesi, ove concorrano riconosciuti motivi.

Se la concessionaria non inizierà i lavori nel termine assegnato all'art. 4 della presente convenzione, dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici, incorrerà, allo spirare del nuovo termine prefisso con la ingiunzione e senza bisogno di altra costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della intera cauzione, la quale sarà devoluta allo Stato.

Ove concorrano riconosciuti motivi potranno essere accordate, se richieste prima della scadenza, proroghe che nel loro insieme non supereranno la durata di un anno.

Tali proroghe s'intenderanno estese al termine fissato nello stesso art. 4 per la ultimazione dei lavori. Se dopo sedici mesi dalla data dell'approvazione del progetto esecutivo i lavori non saranno avanzati e le provviste eseguite in modo da rendere sicura l'apertura della linea all'esercizio nel termine stabilito nel citato art. 4, o come sopra prorogata, la concessionaria incorrerà pure, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione che sarà devoluta allo Stato.

Anche in questo caso, se domandate prima della scadenza ed ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate proroghe tali, che, cumulate con quelle eventualmente già accordate per l'inizio da lavori, non superino la durata di un anno.

Finalmente se i lavori non saranno compiuti o le provviste non eseguite in modo da potersi aprire all'esercizio la funivia nel termine stabilito al citato art. 4 o diversamente fissato in uno dei predetti provvedimenti di proroga, la concessionaria incorrerà, salvo comprovati casi di forza maggiore, in una multa di L. 200 per ogni giorno di ritardo; tale multa sarà prelevata dalla cauzione se la concessionaria non provvederà al pagamento.

Decorsi però sei mesi dal tempo in cui sia cominciata l'applicazione della multa senza che la funivia possa aprirsi all'esercizio, la concessionaria incorrerà, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della intera cauzione, fatta deduzione della somma complessiva che fosse stata pagata per multe e osservato quanto dispone l'art. 253 della legge sui lavori pubblici per la parte di cauzione già restituita.

Art. 12.

Valore delle opere in caso di decadenza.

Nei casi di decadenza contemplata nei precedenti articoli e nella conseguente applicazione degli art. 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, come pure nel caso previsto dall'art. 255 della stessa legge,

la stima devoluta ai tre arbitri inappellabili, da nominarsi come all'art. 18 si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti considerate fuori uso e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento ed esercizio delle funivie.

Art. 13.

Privilegi.

La concessionaria delle funivie, oggetto della presente convenzione, per un primo periodo di dieci anni dalla data dell'apertura al pubblico servizio, godrà il privilegio esclusivo della concessione e per un successivo secondo periodo di quindici anni avrà la facoltà di esercitare il diritto di preferenza ai sensi degli art. 269 e 270 della legge sui lavori pubblici.

Resta però convenuto che tale privilegio e tale preferenza potranno essere fatti valere soltanto in confronto di privati o di enti giuridici che si proponessero di trasportare i carboni dal porto di Savona o dalla spiaggia compresa fra Noli e Celle per oltre Appennino con altre funivie, mentre lo Stato sarà sempre libero di provvedere al trasporto dei carboni suoi o dei privati colla ferrovia, nonchè dei carboni suoi con altra funivia che ritenesse di costruire direttamente nelle località anzidette, e trascorso il primo periodo di dieci anni potrà anche provvedere con la funivia stessa al trasporto dei carboni appartenenti ai privati che non intendessero valersi delle funivie concesse colla presente convenzione.

Art. 14.

Costituzione di fondi speciali.

A partire dalla scadenza del primo anno di esercizio della prima funivia, la concessionaria dovrà iniziare la costituzione di un fondo speciale per la rinnovazione e manutenzione (esclusi i trasporti di materiali e la mano d'opera) del macchinario delle linee aeree, comprese le linee stesse, e del materiale mobile. Pel macchinario il fondo sarà costituito da una quota di L. 0.25 per ogni tonnellata di lavoro annuo; tale quota sarà elevata a L. 0.30 quando si esegua l'impianto della stazione di produzione della energia elettrica.

Per il materiale mobile il fondo suddetto sarà costituito da una quota annuale eguale al 5 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno. Le somme di ragione del fondo per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato, o da esso garantiti, e la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali il fondo stesso sarà costituito.

In caso di insufficienza di detto fondo, la concessionaria rimarrà egualmente obbligata alla esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico del fondo medesimo.

In caso di decadenza dalla concessione, l'intero fondo speciale passerà in proprietà dello Stato, mentre in caso di riscatto o di scadenza della concessione passerà in proprietà dello Stato solamente quella parte che è destinata alla rinnovazione del macchinario delle linee aeree, comprese le linee stesse.

Art. 15.

Cessione della concessione.

È nulla la cessione della concessione delle funivie, o della sola costruzione o del solo esercizio, senza l'approvazione governativa.

Art. 16.

Tassa di sorveglianza.

Dalla data del decreto Reale che approverà la presente convenzione, la concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro la somma di L. 60 per chilometro di linea in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio, restando stabilito che il pagamento sarà integralmente dovuto anche se saranno accordate proroghe all'incominciamento dei lavori.

Art. 17.

Tassa di registro.

Saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di L. 1:

a) il presente atto di concessione e quello con cui fosse dalla concessionaria ceduta, previa approvazione del Governo, l'intera concessione;

b) l'atto di concessione dell'area demaniale del porto di Savona per l'impianto della stazione di caricamento delle funivie;

c) i contratti che fossero stipulati fra la concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato riguardo al trasporto di merci di proprietà di detta Amministrazione.

Saranno parimente registrati, col diritto fisso di lire una per ogni proprietà, gli atti relativi all'acquisto ed all'espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle funivie concesse e delle loro dipendenze, e ciò anche quando l'acquisto o la espropriazione si rendano necessari per successivi ampliamenti autorizzati dal Governo.

Art. 18.

Questioni.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre di indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione e dell'annesso capitolato, il Ministero propporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che la concessionaria non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che, a senso delle vigenti leggi, fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno, dalla parte che vi ha interesse, sottoposte alla giurisdizione ordinaria di Roma a meno che le parti, con apposito atto di compromesso, non preferiscano deferirle ad un collegio di tre arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciare come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro; il terzo sarà nominato d'accordo fra le parti stesse, e, in difetto, dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

In ogni caso dovranno essere deferite al giudizio degli arbitri le controversie dipendenti dalla applicazione dell'art. 268 della legge sulle opere pubbliche, e quelle che nascessero sulla previsione e sull'accertamento dell'esaurimento della potenzialità della prima linea della funivia ai termini ed agli effetti dell'art. 4 della presente convenzione.

Art. 19.

Parificazione delle funivie alle ferrovie.

Esplicitamente si riconosce e si conviene che per le funivie, oggetto della presente concessione, sono applicabili le norme di legge e di regolamento stabilite per le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata.

Nei riguardi del trasporto tali funivie sono inoltre considerate nel loro complesso come un tronco di ferrovia pubblica allacciata a San Giuseppe con la rete ferroviaria di Stato.

Art. 20.

Domicilio della concessionaria.

La concessionaria, per gli effetti di questa convenzione, elegge il suo domicilio legale in Savona, dove dovrà anche tenere la sede degli uffici di direzione e amministrazione della funivia concessa.

Art. 21.

Validità della convenzione.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto Reale, registrata alla Corte dei conti.

Fatta a Roma, quest'oggi nove del mese di settembre dell'anno millenovecentodieci.

Il ministro
ETTORE SACCHI.

Francotte Gustavo.
Crotti Giovanni.

Luigi Cappelletti, teste.
Giovanni Dominedò, teste.

Avv. *Deo Dei*, segretario delegato alla stipulazione [dei contratti per il Ministero dei lavori pubblici.

CAPITOLATO

annesso alla convenzione per la concessione di due funivie aeree pel trasporto dei carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo.

Art. 1.

Progetto esecutivo.

Il progetto esecutivo deve essere costituito dai seguenti allegati:

a) corografia in scala non maggiore di 1/25,000 e non minore di 1/50,000 sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima quanto quello definitivo;

b) relazione tecnica specialmente per quanto riguarda le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

c) planimetria in scala 1/1000;

d) profilo longitudinale della sede in scala 1/1000 per le lunghezze e 1/500 per le altezze, con le quote del terreno riferite al livello del mare;

e) profilo longitudinale della funivia in scala di 1/5000 per le lunghezze e 1/2500 per le altezze;

f) piani generali delle stazioni di Carcare e di Savona in scala di 1/500;

g) tipi normali e speciali dei fabbricati in scala di 1/100 con la pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

h) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere d'arte speciali in scala non minore di 1/200 con piante, prospetti e sezioni trasversale e longitudinale; per le costruzioni metalliche saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

i) tipi dei piloni di sostegno e dei ponti di difesa delle strade con i relativi calcoli di resistenza;

k) tipi del materiale mobile (barche a tramoggia) e di quello rotabile (vagoncini di trasporto) con la indicazione della quantità e del costo della relativa provvista per ciascun tipo;

l) tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni di Carcare e di Savona;

m) tipi degli impianti e meccanismi per la trasformazione e trasmissione della energia ed anche per la generazione, nel caso che si provveda alla stazione di produzione;

n) elenco dei sovrapassaggi alle strade pubbliche o private.

Art. 2.

Stazioni.

La stazione di caricamento delle funivie nel porto di Savona sarà impiantata provvisoriamente sulla zona demaniale di specchio acqueo, indicata nel disegno di progetto n. 2, sotto l'osservanza delle condizioni risultanti dal contratto stipulato il 20 aprile 1907 fra l'Amministrazione marittima ed i signori ingegneri Carissimo e Crotti per la concessione dello specchio acqueo occorrente per l'impianto della suddetta stazione con la deroga di cui all'art. 4 della convenzione alla quale è allegato il presente capitolato.

Art. 3.

Stazioni d'innesto.

È riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che la concessionaria dovrà prendere con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare l'innesto del parco di Carcare con la ferrovia Savona-San Giuseppe presso la stazione di San Giuseppe.

Art. 4.

Tipi e potenzialità degli impianti.

L'impianto sarà costruito con funivie del tipo tedesco a tre funi aventi ciascuna una potenzialità di trasporto di 150 (centocinquanta) tonnellate di carbon fossile per ogni ora utile di lavoro.

Per ogni funivia aperta all'esercizio dovranno corrispondere nel parco di Carcare almeno 20,000 (ventimila) metri quadrati di depositi attrezzati con meccanismi di carico e scarico e binari sufficienti per ricoverare sino a 250 (duecentocinquanta) vagoni ferroviari.

La pendenza dei binari del parco di Carcare verso la stazione di San Giuseppe della ferrovia Savona-San Giuseppe non dovrà superare il 3 per mille. Tale limite potrà essere superato dall'asta di manovre a monte del parco.

Le costruzioni sovrastanti a binari ferroviari percorsi da locomotive dovranno essere di tale altezza da rispettare le sagome regolamentari prescritte per le stazioni.

Art. 5.

Traversate e chiusure.

Tutti gli attraversamenti delle strade nazionali, provinciali, comunali e vicinali sotto le funivie dovranno essere protetti con ponti di difesa.

Non si potranno attuare passaggi a livello a traverso i binari del parco di Carcare, il quale dovrà essere isolato dalle proprietà contigue con adeguato sistema di chiusura da approvarsi dal Ministero col progetto esecutivo delle funivie.

Le zone di terreno sottostanti alle linee aeree dovranno essere isolate dalle proprietà laterali, dove, a giudizio del Ministero, fosse necessario per l'incolumità delle persone e delle proprietà, e dove fosse richiesto per la sicurezza dell'esercizio e per la difesa delle merci.

Art. 6.

Esecuzione dei lavori.

Tutti i lavori dovranno essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte, con solidità assoluta e relativa all'uso od allo scopo cui sono destinati e con materiali di buona qualità. I materiali di armamento delle funivie e loro stazioni, i meccanismi motori, le funi, i vagonetti, gli elevatori ed ogni altro accessorio dovranno essere costituiti di materiali eccellenti ed essere perfettamente lavorati a regola d'arte, da accertarsi a norma dell'articolo 27.

Art. 7.

Provviste di materiali.

I materiali d'armamento delle funivie e loro stazioni, i meccanismi motori, i vagonetti, ecc., dovranno essere provveduti a preferenza nel Regno.

Si fa eccezione per i meccanismi elettrici, per le funi e per tutti i congegni che fossero retti da un brevetto di privativa.

A richiesta dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza ai lavori d'impianto delle funivie, la concessionaria dovrà esibire i contratti relativi alle provviste di cui sopra.

Art. 8.

Esercizio e manutenzione.

Per tutta la durata della concessione dovrà la concessionaria provvedere a che l'esercizio venga fatto in modo lodevole e vengano osservati i regolamenti al riguardo approvati dal Ministero.

Dovranno essere tenute in buono stato di manutenzione le linee, le opere d'arte, i fabbricati, gli armamenti, i motori, i veicoli, apparecchi di trazione e tutto quanto insomma ha riferimento l'esercizio delle funivie.

Per quanto riguarda la prova delle funi, i verbali delle prove relative, le condizioni per l'ammissione in servizio delle funi, le visite periodiche delle funi e dei loro attacchi e dei veicoli, i verbali delle visite mensili, le funi tolte dal servizio e quelle di ricambio, le visite e prove dei freni, la concessionaria dovrà attenersi a quanto in materia è prescritto dagli articoli 60 e 71 della parte terza delle istruzioni approvate con decreto Ministeriale 14 febbraio 1902.

Per le visite e prove e per i collaudi dei motori si applicheranno le norme prescritte pel materiale mobile e pei motori in servizio sulle ferrovie dello Stato.

In caso di guasto alle linee e stazioni la concessionaria dovrà provvedere nel più breve tempo possibile alle necessarie riparazioni per modo che il servizio abbia a risultare regolare e continuato in relazione alla potenzialità pratica delle funivie.

Art. 9.

Motori e materiali d'esercizio.

La concessionaria sarà tenuta a provvedere di sufficienti riserve le stazioni motrici delle funivie ed anche le stazioni produttrici della forza motrice, nel caso di cui all'art. 6 della convenzione, perchè in caso di guasti o di riparazioni si possa continuare l'esercizio senza sensibili interruzioni.

Egualmente dovrà provvedere perchè vi sia sempre disponibile una quantità sufficiente di vagonetti per sostituire senza incaglio o limitazione di servizio quelli che dovranno entrare in riparazione. Sarà inoltre obbligata di stabilire una officina nella quale si possano eseguire quelle urgenti riparazioni che si rendessero necessarie per il regolare esercizio delle funivie ed infine dovrà avere sempre pronti in appositi magazzini nelle stazioni estreme ed intermedie sufficienti scorte di armamenti, funi di riserva e pezzi di ricambio per motori, meccanismi di trazione, vagonetti, ecc.

Art. 10.

Tutela della pubblica igiene.

Nella esecuzione dei lavori della linea sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua e impaludamenti in modo permanente.

Per le cave di prestito che occorresse eventualmente di aprire, la concessionaria sarà tenuta all'osservanza delle disposizioni delle leggi 2 novembre 1901, n. 460, e 19 maggio 1904, n. 209, e dei relativi regolamenti.

Art. 11.

Antichità.

I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. La concessionaria dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della Provincia.

Trattandosi di monumenti dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà la concessionaria studiare e proporre l'occorrente variante, che essa sarà obbligata di adottare senza alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e di tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 12.

Regolamento d'esercizio.

Nel domandare al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) la visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio delle funivie, dovrà la concessionaria rassegnargli per l'approvazione il regolamento per l'esercizio.

Art. 13.

Lunghezza delle funivie.

Agli effetti della tassazione dei trasporti la lunghezza delle funivie sarà quella effettiva misurata sulla loro proiezione orizzontale a partire dall'origine nel porto di Savona.

Art. 14.

Servizio cumulativo.

Nei riguardi del servizio pubblico di trasporto dei carboni oltre la stazione di San Giuseppe le funivie saranno ammesse col cumulo delle distanze agli effetti della tassazione, al servizio cumulativo colle ferrovie dello Stato, limitatamente alle voci di cui alla tariffa speciale 122 *B* delle tariffe in vigore.

Il servizio cumulativo è ammesso non solo pei trasporti che, provenienti dal porto di Savona, proseguono direttamente da San Giuseppe ferrovia a destinazione, ma anche per quelle partite che, provenienti dal porto di Savona, proseguissero per ferrovia dopo aver sostato per una causa qualsiasi nei depositi di Carcare.

Alle spedizioni in servizio cumulativo verranno applicate le tariffe e condizioni di trasporto che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Agli effetti della tassazione col cumulo delle distanze, la lunghezza della funivia dall'origine nel porto di Savona fino alla stazione ferroviaria di San Giuseppe sarà calcolata in km. 19, che dovranno quindi aggiungersi alla distanza fra quest'ultima stazione e la definitiva destinataria.

Agli effetti della ripartizione dei prodotti i detti km. 19 rappresentano per:

18 km. la lunghezza dell'impianto della funivia a partire dalla sua origine sino al punto d'innesto al raccordo con la stazione ferroviaria di San Giuseppe;

1 km. la lunghezza del raccordo stesso fra il punto d'innesto suddetto e l'asse del fabbricato viaggiatori di detta stazione.

Fermo il cumulo delle distanze dei due percorsi Savona-San Giuseppe e San Giuseppe-Destinazione, agli effetti della tassazione i percorsi stessi si considereranno invece separati e distinti agli effetti del termine di resa dei trasporti.

Il termine di resa attribuibile al percorso San Giuseppe-Destinazione, in base alle condizioni dei trasporti vigenti sulle ferrovie di Stato, incomincerà a decorrere dacchè la spedizione sarà presa in regolare consegna dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nella stazione di San Giuseppe, come meglio sarà specificato nella convenzione di servizio fra la ferrovia e la funivia.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nei rapporti con le parti interessate nelle spedizioni, risponde esclusivamente del termine di resa assegnato dalle condizioni dei trasporti vigenti sulle sue linee per il percorso San Giuseppe-Destinazione.

In caso di reclamo per ritardo delle spedizioni Savona-San Giuseppe-Destinazione qualora il termine assegnato al percorso San Giuseppe-Destinazione non sia stato superato, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non è ad altro tenuta nei confronti delle parti interessate nelle spedizioni stesse che a dimostrare loro che sulle sue linee il ritardo non si è verificato.

Per quanto riguarda il termine di resa pel primo percorso da Savona a San Giuseppe, la concessionaria adotterà gli stessi termini di cui alle condizioni di trasporto a piccola velocità delle ferrovie dello Stato. Questi termini decorreranno dal ricevimento della merce nella stazione delle funivie di Savona, che la concessionaria dovrà far risultare da apposito registro. Sarà però ammessa una tolleranza di 12 (dodici) ore ogni 1000 (mille) tonnellate indivisibili che si trovassero giacenti, in attesa di spedizione, nel deposito succursale della stazione di Savona, per effetto di sbarchi eccedenti la potenzialità delle funivie.

Le giacenze giornaliere dovranno dalla concessionaria farsi risultare in apposito registro.

La concessione del servizio cumulativo e del comulo delle distanze pei trasporti oltre San Giuseppe è subordinata alla stipulazione tra la concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di apposita convenzione, rinnovabile, contenente patti sulla base di quelli in massima già concordati coi quali la detta Am-

ministrazione possa ottenere che la perdita complessiva di introiti, da calcolarsi per periodi che saranno determinati derivante dalla ammissione al servizio cumulativo col cumulo delle distanze, sia contenuta nei limiti delle spese che effettivamente l'Amministrazione stessa risparmia pei trasporti che per il percorso Porto di Savona-San Giuseppe seguano la funivia anzichè la ferrovia.

La determinazione di tale spesa sarà rimessa all'insindacabile giudizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, escluso ogni intervento della concessionaria la quale dovrà rimettersi anche nelle rinnovazioni della convenzione alle valutazioni di quella Amministrazione.

È riservato alla detta Amministrazione il diritto di far decadere in tronco la convenzione di servizio cumulativo qualora le funivie, con nuovi impianti od allacciamenti, venissero a modificare, a giudizio della stessa Amministrazione, le condizioni tra le ferrovie e le funivie in rapporto della concorrenza.

Art. 15.

Tariffe di trasporto sulle funivie.

Le tariffe da adottarsi pel trasporto delle merci contemplate nella presente convenzione non potranno essere superiori a quelle generali e speciali che sono o saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato. Esse dovranno essere sottoposte al Ministero in tempo utile affinchè ne intervenga l'approvazione prima dell'epoca fissata per l'apertura all'esercizio delle funivie.

Le tariffe non potranno essere ridotte senza la preventiva approvazione del Governo; ma sarà obbligo della concessionaria di ridurle ogni qualvolta per modificazioni di tariffe sulle ferrovie dello Stato, da considerarsi come massime agli effetti dell'art. 272 della legge sui lavori pubblici 22 marzo 1865 allegato *F*, esse superassero le tariffe delle ferrovie medesime.

Per il trasporto delle merci in servizio cumulativo colle ferrovie dello Stato, col cumulo delle distanze, la concessionaria dovrà adottare i prezzi di trasporto, comprese le imposte erariali, che sono o saranno in vigore sulle ferrovie anzidette.

Art. 16.

Tariffe per le manipolazioni delle merci nel porto di Savona e nel parco di Carcare.

Per le operazioni relative al carico ed allo scarico delle merci rispettivamente nelle stazioni del porto di Savona e del parco ferroviario di Carcare la concessionaria dovrà attuare le seguenti tariffe da considerarsi come massime:

a) ricevimento del carbone nelle barche tramoggia a Savona, suo caricamento sulle ferrovie e successivo scarico diretto nei vagoni a Carcare, escluso il traino di cui all'art. 15, per tonnellata	L.	1 —
b) ricevimento del carbone nelle barche tramoggia a Savona, suo caricamento sulle funivie e successivo scarico alla rinfusa nei depositi di Carcare, escluso il traino come sopra, per tonnellata	»	1 20
c) ripresa del carbone depositato a Carcare e suo caricamento sui vagoni, per tonnellata	»	— 50
d) affitto delle aree di deposito, per metro quadrato e per anno	»	3 —
e) deposito temporaneo del carbone in aree non affittate, per tonnellata e per giorno	»	— 02

La concessionaria non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette alle quali s'intendono applicate le disposizioni contenute nell'art. 3 delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate, di cui all'allegato *D* del capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, salvi i trasporti interessanti le ferrovie e le altre Amministrazioni dello Stato, pei quali la concessionaria dovrà accordare ulteriori riduzioni, non minori del 10 per cento su quelle accordate ai privati.

Art. 17.

Pubblicità delle tariffe.

Le tariffe in vigore, nonchè le modificazioni, estensioni od aggiunte alle medesime, dovranno essere note al pubblico in tempo utile; ed inoltre un esemplare delle medesime, tenuto al corrente, dovrà trovarsi sempre depositato nelle stazioni a disposizione del pubblico per prenderne visione.

Art. 18.

Prescrizioni doganali.

Nei riguardi del servizio doganale del porto di Savona, la concessionaria dovrà senza riserve di sorta accettare tutte le condizioni e prescrizioni che l'Amministrazione finanziaria crederà di stabilire a tutela dei propri interessi.

In particolare essa dovrà obbligarsi a permettere l'accesso degli agenti della dogana alla stazione di caricamento, provvedendo quest'ultima di opportune chiusure pel caso che le linee dovessero rimanere inattive.

Art. 19.

Contravvenzioni.

La concessionaria che contravvenga alle disposizioni dell'art. 9 della convenzione e degli articoli 11, 12 e 17 del presente capitolato, incorrerà in una multa di L. 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'articolo 277 della legge sui lavori pubblici, all'art. 21 della legge 16 giugno 1907, n. 540, ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 20.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi acchè, sia durante la costruzione sia durante l'esercizio, l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale, ciò ben inteso senza recare danno ed incaglio all'esercizio.

Art. 21.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità ai moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

Art. 22.

Personale.

La concessionaria dovrà, tanto per la costruzione quanto per l'esercizio della linea, impiegare esclusivamente italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Un terzo dei posti d'ordine, di custodia dei locali o materiali, o di servizio, sarà riservato a termini dell'art. 15, lettera *C*, del testo unico delle leggi sullo stato dei sotto ufficiali, approvato con R. decreto 30 novembre 1902, n. 521, e modificato con la legge 2 giugno 1904, n. 217, ai sotto ufficiali, di cui è parola nell'art. 12 della legge medesima, che abbiano l'idoneità necessaria a sostenere tali uffici.

Quando l'esercente sia una Società estera, dovranno essere italiani il direttore dell'azienda e la maggioranza degli amministratori.

La nomina del direttore è sottoposta all'approvazione governativa.

Art. 23.

Trasporto di corrispondenze.

La concessionaria non potrà trasportare sulle funivie altra corrispondenza all'infuori delle lettere o pieghi riguardanti esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio delle funivie stesse e dovrà

invigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 24.

Trasporti in servizio.

La concessionaria potrà eseguire in servizio i trasporti di personale, operai, materiali e materie necessarie per l'esercizio, con le modalità e cautele che saranno determinate dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie).

Art. 25.

Linee telefoniche.

Le stazioni estreme ed intermedie delle funivie saranno messe in comunicazione tra di loro mediante una linea telefonica, la quale si estenderà fino alla stazione di San Giuseppe della ferrovia Savona-San Giuseppe.

La linea telefonica destinata esclusivamente al servizio delle funivie sarà costruita secondo i tipi preventivamente approvati dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) d'accordo col Ministero delle poste e telegrafi e sarà sorvegliata e mantenuta dalla concessionaria.

Art. 26.

Sorveglianza e sindacato.

La vigilanza ed il sindacato governativo sulla costruzione e sull'esercizio delle funivie saranno esercitati con le norme stabilite e da stabilire per le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata.

Art. 27.

Visita di ricognizione e collaudo definitivo.

Prima dell'apertura all'esercizio delle funivie e dietro domanda da farsi per iscritto dalla concessionaria, il Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) farà procedere col mezzo di apposita Commissione, da esso nominata, ad una visita di ricognizione delle funivie.

In tale visita, la Commissione, riconoscerà se le funivie, le opere d'arte, i fabbricati, l'armamento, i motori, le funi, i freni, l'apparecchio di trazione ed ogni accessorio siano stati eseguiti o provvisti a norma dei progetti approvati e secondo le prescrizioni del presente capitolato. Prenderà in esame il processo verbale della prova e verifica dello sforzo di rottura delle funi, procederà a quegli esperimenti, a spese della concessionaria, che crederà opportuni per assicurarsi del regolare funzionamento dei motori, dei freni e dell'apparecchio di trazione e riferirà quindi al Ministero se, con quali condizioni e in che termine di tempo, possano le funivie essere aperte all'esercizio.

Alla detta Commissione dovrà anche essere comunicato per il suo esame e per le sue proposte il regolamento di servizio di cui all'art. 12.

Dopo ultimati i lavori che eventualmente fossero prescritti all'atto della visita di ricognizione e non prima che sia trascorso un anno di esercizio e dietro domanda da farsi per iscritto dalla concessionaria, si procederà da una Commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) al collaudo definitivo delle funivie.

Tutte le spese necessarie per le operazioni della visita di ricognizione e del collaudo definitivo saranno a carico della concessionaria che dovrà anticiparle dietro invito dell'ufficio governativo incaricato della sorveglianza.

Il ministro
ETTORE SACCHI.

Gustavo Francotte.
Giovanni Crotti.

Cappelletti Luigi, teste.
Giovanni Dominedò, teste.

Avv. *Deo Dei*, segretario delegato alla stipulazione dei contratti per il Ministero dei lavori pubblici.

Il numero **CCCCLXII** *(parte supplementare) della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 25 settembre 1903, numero CCCCXXXVIII col quale la Società anonima « Les tramways de Bologne » venne autorizzata a costruire ed esercitare a trazione elettrica alcune linee tramviarie nella città di Bologna;

Vista l'istanza 16 aprile 1910 con la quale la Società stessa chiede di essere autorizzata a prolungare una di tali linee tramviarie, e, cioè quella detta di Porta Castiglione, dal termine attuale fino al Piazzale della Chiesa di San Michele in Bosco;

Viste le leggi 27 dicembre 1896, n. 561 e 15 luglio 1909, n. 524 ed il regolamento approvato con Nostro decreto 17 giugno 1900, n. 306;

Ritenuto che a sensi della legge 15 luglio 1909 deve essere stabilito nell'atto di autorizzazione della tramvia il contributo annuo chilometrico per le spese di sorveglianza governativa e che tale contributo può determinarsi in L. 12 al chilometro per la linea compresa nel presente decreto;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Società anonima « Les tramways de Bologne » con sede in Bologna, è autorizzata a costruire ed esercitare, con lo scartamento di metri 1.445 ed a trazione elettrica, una nuova linea tramviaria dalla estremità della linea, già in esercizio, di Porta Castiglione sino al Piazzale della Chiesa di San Michele in Bosco, giusta il progetto redatto dalla Società stessa, portante il bollo dell'Ufficio del registro di Bologna con la data del 16 aprile 1910 e vistato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente, nonchè sotto le avvertenze e prescrizioni contenute nel voto 13 settembre 1910, n. 1170 del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 2.

Per l'impianto e l'esercizio del suddetto tronco tramviario dovranno altresì osservarsi le disposizioni delle leggi 27 dicembre 1896, n. 561, 15 luglio 1909, n. 524 e del regolamtento 17 giugno 1900, n. 306, le condizioni contenute nel disciplinare in data 29 agosto 1903 approvato col Nostro decreto 25 settembre 1903 numero CCCCXXXVIII e quelle contenute nelle premesse del presente decreto, relative alla tassa di sorveglianza, nonchè le speciali prescrizioni di sicurezza che all'atto del collaudo si riconosceranno necessarie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 novembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Commissariato dell'emigrazione

ELENCO del personale comandato ed avventizio del Commissariato dell'emigrazione che prestava servizio alla data del 18 novembre 1909, approvato con decreto di S. E. il ministro degli affari esteri del 21 novembre 1910.

Personale comandato.

Alberini Leo, assunto in servizio il 19 ottobre 1905 — Ciotti Remigio, id. id. il 3 settembre 1906.

Personale avventizio.

Antonucci Giuseppe, assunto in servizio il 1° dicembre 1901 — Pancrazi Aldo, id. id. 1° gennaio 1902 — Collari Arturo, id. id. 1° gennaio 1902 — Rebecca Domenico, id. id. 1° marzo 1902 — De Rosa Giuseppe, id. id. 1° aprile 1902 — Ferrero Antonio, id. id. 1° gennaio 1903 — Graziaparis cav. Augusto, id. id. 24 agosto 1904 — Franzoni Cesare, id. id. 1° novembre 1905 — Ficarelli Adamo, id. id. 1° marzo 1906 — Vico cav. Ettore, id. id. 1° marzo 1906 — Buonanno Giuseppe, id. id. 1° aprile 1906 — Benacchio dott. Alfredo, id. id. 1° maggio 1907.

Ferino Tito, assunto in servizio il 1° maggio 1908 — Vitelli Raffaele, id. id. il 1° gennaio 1909 — Tasco Vincenzo, id. id. il 1° agosto 1909.

Personale di servizio.

Nencioni Emilio, assunto in servizio il 1° ottobre 1907 — Marcone Ettore, id. id. il 1° dicembre 1908 — Emidi Antonio, id. id. il 1° maggio 1909.

N. B. — *Personale comandato per servizi speciali.*

Fattori dott. Luigi, vice commissario di pubblica sicurezza di 1a classe, dal 1° giugno 1905 è a disposizione del Commissariato dell'emigrazione; col 1° gennaio 1910 ha cessato di prestare servizio nei porti d'imbarco ed è stato chiamato all'ufficio centrale a Roma.

Altavilla Edoardo, delegato di pubblica sicurezza di 1a classe, dal 7 giugno 1905 è a disposizione del Commissariato dell'emigrazione; ha cessato, col 1° gennaio 1910, di prestare servizio presso l'ufficio centrale ed è stato trasferito a Milano, continuando a restare a disposizione del Commissariato stesso.

MINISTERO DELL'INTERNO

Disposizioni nel personale dipendente:

Amministrazione centrale.

Con R. decreto dell'11 settembre 1910:

Brizio nob. dei conti di Castellazzo comm. dott. Carlo, prefetto a disposizione, collocato in aspettativa per servizio.

Personale di pubblica sicurezza.

Con R. decreto del 31 agosto 1910:

Coletti Annino, delegato di 4a classe, richiamato in servizio a sua domanda.

Iantaffi Michele, delegato di 4a classe, richiamato in servizio a sua domanda.

Venturi Riccardo, delegato di 4a classe, accettate le dimissioni dall'impiego.

Con decreto Ministeriale del 20 agosto 1910:

Risoldi Tito, applicato di 3a promosso alla 2a classe (L. 2000), per merito.

MINISTERO DELLA GUERRA

Disposizioni nel personale dipendente:

UFFICIALI IN SERVIZIO PERMANENTE.

Arma dei carabinieri reali.

Con R. decreto del 21 luglio 1910:

Borgna cav. Giuseppe, capitano a disposizione Ministero affari esteri, da considerarsi a disposizione del medesimo Ministero, con l'attuale grado, dal 1° gennaio 1910.

Con R. decreto del 25 settembre 1910:

Gaudio Ernesto, capitano legione Ancona, da considerarsi a disposizione del Ministero della marina, con l'attuale grado, dal 1° gennaio al 30 giugno 1910.

Con R. decreto del 20 novembre 1910:

L'anzianità di grado dei sottoindicati capitani è rettificata come segue:

Bartoli Ettore — Cherubini Fiorenzo, dal 31 marzo 1910, portata al 1° gennaio 1910.

Pini Benedetto, dal 1° luglio 1910, id. al 31 marzo 1910.

Arma di fanteria.

Con R. decreto del 3 novembre 1910:

Cavarocchi Elvidio, tenente 80 fanteria — David Paolo, id. 58 id., collocati a disposizione Ministero affari esteri dal 28 ottobre 1910 e destinati alla colonia della Somalia italiana.

Con R. decreto del 10 novembre 1910:

I seguenti capitani sono collocati in posizione ausiliaria, a loro domanda:

Marzolo Sebastiano — Beltrandi Giuseppe — D'Onofrio cav. Alessio — Sabattini Luigi.

Con R. decreto del 27 novembre 1910:

Piccardi Giuseppe — Colella Emidio — Laneri Paolo — Labrano Roberto, capitani in aspettativa, richiamati in servizio.

Con R. decreto del 1° dicembre 1910:

Garelli cav. Arnaldo, capitano R. corpo truppe coloniali della Somalia italiana (a disposizione Ministero affari esteri), promosso maggiore, con anzianità 30 settembre 1910, con riserva d'anzianità relativa e con decorrenza per gli assegni dal 1° ottobre 1910, continuando nell'attuale posizione.

Castagneris Guido, id. in aspettativa speciale, collocato in aspettativa per sospensione dall'impiego.

De Nora Arturo, id. 4 fanteria, id. id. per infermità temporarie non provenienti dal servizio.

Dessi Francesco, id. in aspettativa speciale, l'aspettativa medesima è prorogata.

Ancillotti Guido, capitano 59 fanteria, collocato in aspettativa speciale.
Motta Annibale, id. 20 id. — Concialini Arturo, id. 58 id., collocati in aspettativa speciale.

Con R. decreto del 4 dicembre 1910:

Rostagno cav. Gustavo, tenente colonnello stato maggiore, promosso colonnello e nominato comandante 25 fanteria, con decorrenza per gli assegni dal 16 dicembre 1910.
Zamponi Raimondo, capitano in aspettativa speciale, richiamato in servizio dal 2 dicembre 1910.
Francia Vittorio, id. id., id. id. dal 5 id.

Con R. decreto dell'8 dicembre 1910:

Coccimiglio cav. Francesco, tenente colonnello 21 fanteria, collocato in aspettativa per infermità temporarie non provenienti dal servizio.
Ballo Raffaele, capitano in aspettativa speciale, l'aspettativa anzidetta è prorogata.
Magrini Ugo, id. 76 fanteria — Pirisi Ettore, id. 14 id., collocati in aspettativa speciale.

Con R. decreto del 18 dicembre 1910:

Cagnassi Melchiorre, capitano 45 fanteria, esonerato dalla carica di sostituto ufficiale istruttore aggiunto al tribunale militare Cagliari dal 1° novembre 1910.
Ricci Federico, tenente 93 id., id. id. id. tribunale militare Ancona dal 1° id.

Arma di cavalleria.

Con R. decreto del 13 ottobre 1910:

Giorgi di Vistarino Ippolito, capitano in aspettativa per motivi di famiglia, ammesso, a datare dall'8 ottobre 1910, a concorrere per occupare i due terzi degli impieghi che si facciano vacanti nei quadri del suo grado ed arma, come gli ufficiali contemplati dall'art. 11 della legge 25 maggio 1852.

Con R. decreto del 6 novembre 1910:

Martignoni nob. Francesco, capitano in aspettativa per motivi di famiglia, collocato in aspettativa speciale.

Con R. decreto del 20 novembre 1910:

Giorgi di Vistarino Ippolito, capitano in aspettativa, richiamato in servizio dal 6 novembre 1910.

Con R. decreto del 4 dicembre 1910:

Giriodi di Monastero Marcello, sottotenente reggimento Savoia cavalleria, collocato in aspettativa per infermità temporarie non provenienti dal servizio.
Paolucci Delle Roncole Renzo, id. id. cavalleggeri di Aquila, rettificato il cognome ed aggiunto il titolo nobilare come appresso:
Paulucci Delle Roncole marchese Renzo.

Con R. decreto dell'8 dicembre 1910:

Chionetti cav. Oreste, tenente colonnello scuola applicazione cavalleria, nominato comandante in 2° scuola applicazione cavalleria dal 1° dicembre 1910.
Cuturi cav. Guglielmo, maggiore reggimento lancieri di Aosta, collocato in aspettativa per infermità temporarie non provenienti dal servizio.
Derossi di Santa Rosa Filippo, tenente id. cavalleggieri di Caserta, id. id. per motivi di famiglia.
Pulco Renato, sottotenente in aspettativa per infermità temporarie non provenienti dal servizio, id. id. id. per la durata di quattro mesi dal 21 ottobre 1910, con perdita d'anzianità.

Arma di artiglieria

Con R. decreto del 4 dicembre 1910:

Gropplero Francesco, capitano in aspettativa speciale, richiamato in servizio dal 5 dicembre 1910.

Zabarella Silvio, capitano in aspettativa per infermità non provenienti dal servizio, l'aspettativa anzidetta è prorogata.
Vigo dei signori di Gallidoro nobile Antonino, id. 18 artiglieria campagna, collocato in aspettativa per motivi di famiglia.
Ghiglione Giacinto, tenente in aspettativa, richiamato in servizio dal 6 dicembre 1910.

Con R. decreto dell'8 dicembre 1910:

Giannitrapani cav. Luigi, capitano in aspettativa speciale, collocato in aspettativa per motivi di famiglia.

Arma del genio.

Con R. decreto del 27 novembre 1910:

Luria Aristide, capitano direzione genio Verona, collocato a disposizione del Ministero della marina con decorrenza per gli assegni dal 1° dicembre 1910.

Con R. decreto dell'8 dicembre 1910:

Pacinotti Carlo, tenente battaglione specialisti, collocato in aspettativa per infermità temporarie provenienti da cause di servizio.
Tagliasacchi Celestino, id. 5 genio, id. id. per motivi di famiglia.

Personale permanente dei distretti.

Con R. decreto del 10 novembre 1910:

Vedani Pietro, capitano distretto Vercelli, collocato in posizione ausiliaria, a sua domanda, dal 16 novembre 1910.

Con R. decreto del 20 novembre 1910:

Peregrini Paolo, tenente distretto Cagliari, accettata la dimissione dal grado dal 20 novembre 1910.

Con R. decreto del 27 novembre 1910:

Lubatti Emilio, capitano distretto Varese, aggiunto al cognome il titolo come appresso: Lubatti nobile Emilio.

Corpo sanitario militare.

Con R. decreto del 20 novembre 1910:

Zara Silvio, capitano medico reggimento lancieri di Aosta, collocato a disposizione del Ministero degli affari esteri e destinato R. corpo di truppe coloniali della Somalia italiana.

Corpo contabile militare.

Con R. decreto del 20 novembre 1910:

Leonetti cav. Francesco, tenente contabile a disposizione Ministero affari esteri, cessa di essere a disposizione del Ministero anzidetto dal 1° dicembre 1910.

IMPIEGATI CIVILI.

Amministrazione centrale della guerra.

Con R. decreto del 1° dicembre 1910:

Costantini Guglielmo, archivista di 1ª classe, promosso archivista capo.
Sussi Enrico, applicato di 1ª id., id. archivista di 2ª classe, con riserva di anzianità.

Con decreto Ministeriale del 1° dicembre 1910:

Nepoti Augusto, archivista di 2ª classe, promosso archivista di 1ª classe.
Adornato Salvatore, applicato di 2ª id., id. applicato di 1ª id.
Pederneschi Gio. Battista, id. 3ª id., id. 2ª id.

Con R. decreto del 4 dicembre 1910:

De Simone Vincenzo, archivista di 1ª classe, promosso archivista capo.
Casalini Lodovico, applicato di 1ª id., id. archivista di 2ª classe, con riserva di anzianità.

Con decreto Ministeriale del 4 dicembre 1910:

Caccioppoli Oronzo, archivista di 2ª classe, promosso archivista di 1ª classe.
Rossi Vittorio, id. di 2ª id., id. id. 1ª id.
Capitanio Pasquale, applicato di 2ª id., id. applicato id. 1ª id.
Arinelli Gennaro, id. 2ª id., id. id. 1ª id.
Dietrich Alberto, id. 3ª id., id. id. 2ª id.
Masaracchio Salvatore, id. 3ª id., id. id. 2ª id.

Personale insegnante.

Con R. decreto del 16 ottobre 1910:

Morelli cav. Giacinto, professore titolare di 1ª classe, di lettere e scienze, collocato a riposo, a sua domanda, per anzianità di servizio, con decorrenza 1° dicembre 1910.

UFFICIALI IN CONGEDO.

Ufficiali in posizione di servizio ausiliario.

Con R. decreto del 30 ottobre 1910:

Favella cav. Enrico, maggiore veterinario, collocato a riposo, per anzianità di servizio, dal 16 novembre 1910, ed inscritto nella riserva.

Con R. decreto del 10 novembre 1910:

I sottonotati ufficiali sono stati collacati a riposo per anzianità di servizio, con decorrenza 1° novembre 1910, ed inscritti nella riserva:
Luna cav. Giuseppe, tenente colonnello fanteria — Maruca Angelo, capitano id.

FERROVIE DELLO STATO

Direzione generale (Servizio centrale II)

ESERCIZIO 1910-1911

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO
e loro confronto coi prodotti accertati nell'esercizio precedente, depurati dalle imposte erariali

16ª decade - dal 1° al 10 dicembre 1910.

	RETE			STRETTO DI MESSINA			Navigazione
	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze	Approssimativi
Chilometri in esercizio	13437 (1)	13380 (1)	+ 57	23	23	—	1065
Media	13436	13360	+ 76	23	23	—	1065
Viaggiatori	4,428,876 00	4,291,383 13	+ 137,492 87	6,677 00	6,482 23	+ 194 77	65,153 00
Bagagli e cani	210,273 00	203,847 59	+ 6,425 41	213 00	205 36	+ 7 64	—
Merci a G. V. e P. V. acc.	1,511,338 00	1,463,612 34	+ 47,725 66	3,109 00	3,018 27	+ 90 73	9,470 00
Merci a P. V.	6,991,579 00	6,779,730 28	+ 211,848 72	5,162 00	5,030 46	+ 131 54	—
Totale	13,142,066 00	12,738,573 34	+ 403,492 66	15,161 00	14,736 32	+ 424 68	75,623 00
PRODOTTI COMPLESSIVI dal 1° luglio al 10 dicembre 1910.							
Viaggiatori	87,932,728 00	86,039,719 94	+ 1,893,008 06	92,585 00	95,066 11	+ 4,518 89	893,968 00
Bagagli e cani	4,051,000 00	3,929,767 45	+ 121,232 55	2,817 00	2,640 33	+ 176 67	—
Merci a G. V. e P. V. acc.	24,505,913 00	24,111,550 58	+ 394,362 42	30,982 00	27,935 29	+ 2,046 71	113,866 00
Merci a P. V.	109,122,781 00	106,756,366 44	+ 2,366,414 56	77,498 00	72,036 68	+ 5,411 32	—
Totale	225,612,422 00	220,837,404 41	+ 4,775,017 59	210,882 00	197,728 41	+ 13,153 59	1,007,834 00

PRODOTTO CHILOMETRICO DELLA RETE.

	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze
Della decade	978 05	952 06	+ 25 99
Riassuntivo	16,791 64	16,529 75	+ 261 89

(1) *Esclusi:* la linea Cerignola stazione-Città, ed i tronchi Confine francese-Modane e Desenzano-Desenzano Lago.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

Numeri delle 289 obbligazioni della ferrovia di Cuneo (R. decreto 23 dicembre 1859, n. 3821, legge 5 maggio 1870, n. 5632), state sorteggiate nella 103ª estrazione del 15 dicembre 1910.

N. 207 obbligazioni di 1ª emissione 5 0[0 da L. 400 di capitale nominale.
(R. decreto 26 marzo 1855)

5	7	31	34	36
44	154	167	253	257
267	273	330	403	416
431	468	486	611	731
905	973	1069	1127	1128
1305	1410	1411	1476	1489
1554	1568	1593	1682	1795
1896	1977	2001	2038	2148
2180	2214	2239	2382	2415
2439	2457	2582	2713	2735
2742	2765	2831	2890	2973
2979	3059	3097	3108	3154
3223	3262	3289	3320	3443
3494	3594	3598	3600	3603
3613	3616	3646	3705	3726
3794	3814	3848	3830	3882
3934	4190	4210	4430	4566
4632	4640	4656	4894	4929
4958	5026	5079	5116	5131
5135	5162	5220	5250	5297
5351	5382	5418	5625	5740
5782	6041	6180	6198	6212
6244	6248	6257	6361	6394
6422	6436	6484	6572	6594
6597	6620	6642	6759	6767
6795	6967	6972	6975	6982
7029	7351	7360	7362	7369
7391	7417	7429	7446	7539
7549	7588	7613	7650	7664
7668	7750	7770	7780	7833
7910	7939	8031	8049	8127
8264	8323	8354	8420	8573
8642	8670	8702	8821	8827
8846	8874	8893	9005	9068
9108	9137	9239	9291	9358
9363	9434	9455	9473	9478
9510	9659	9679	9703	9730
9789	9796	9926	9954	9989
10082	10094	10098	10145	10207
10224	10270	10277	10324	10351
10452	10464	10505	10613	10658
10751	10888			

Le suddette obbligazioni devono essere presentate al rimborso munite delle seguenti cedole che non sono più pagabili in conto interessi, cioè:

dal n. 112 — semestre 1° luglio 1911
al n. 120 — » 1° luglio 1915.

N. 82 obbligazioni di 2ª emissione 3 0[0 da L. 500 di capitale nominale.
(R. decreto 21 agosto 1857)

42	482	768	793	878
912	921	1219	1491	1459
2132	2337	2398	2886	3033
3180	3329	3436	3461	4208
4226	4464	4472	4512	4643
4682	4778	4894	4939	5884
5979	6020	6600	7092	7368
7404	8503	8688	8728	8807
9140	9307	9372	9387	10021
10132	10226	10280	10342	10623
10631	10786	10823	10864	10979
11030	11584	11735	11922	11948
12001	12516	12522	12723	13000
13111	13341	13878	14168	14327
14388	14526	14632	14851	15052
15080	15268	15303	15307	15351
15902	15933			

Le suddette obbligazioni devono essere presentate al rimborso munite delle seguenti cedole, che non sono più pagabili in conto interessi, cioè:

dal n. 108 - semestre 1° luglio 1911
al n. 122 - id. 1° luglio 1918

Dal 1° gennaio 1911 avrà luogo il rimborso del capitale nominale delle obbligazioni come sopra estratte, mediante mandati esigibili presso le sezioni di R. tesoreria, che saranno emessi in seguito a regolare domanda da presentarsi direttamente a questa Direzione generale od a mezzo delle Intendenze di finanza, con restituzione delle obbligazioni stesse munite delle cedole suindicate che non sono più pagabili in conto interessi, poichè le obbligazioni medesime cessano di fruttare interessi col 31 dicembre 1910.

Roma, addì 15 dicembre 1910.

Per il direttore generale
G. AMBROSO.

Per il direttore capo della divisione
ENRICI.

AVVERTENZA.

(Articolo 194 del regolamento annesso al R. decreto 8 ottobre 1870, n. 5942).

I possessori delle obbligazioni o delle cartelle dei debiti, che sono in corso d'estinzione per via di periodiche estrazioni a sorte, sono tenuti, prima dell'esibizione delle cedole in occasione dei pagamenti semestrali, a riscontrare le tabelle di estrazione che trovansi affisse negli uffici delle sezioni di R. tesoreria e degli altri contabili incaricati del pagamento semestrale, onde accertarsi se i numeri d'iscrizione delle relative obbligazioni o cartelle non vi si trovino compresi.

In difetto di tale riscontro non si ha diritto a fare reclamo alcuno, qualora la sezione di R. tesoreria e gli altri contabili incaricati del pagamento, paghino l'importare delle cedole esibite la cui somma debba, come è disposto dall'articolo 211, essere ritenuta sul capitale dell'obbligazione o della cartella divenuta infruttifera immediatamente dopo l'estrazione, o a principiare dal semestre successivo.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 28 dicembre, in L. 100.30.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

27 dicembre 1910.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt' oggi
3 ³/₄ % *netto*	104,86 69	102,98 69	103 02 73
3 ¹/₂ % *netto* ..	104,63 09	102,88 09	102,91 91
3 % *lordo*	70,41 67	69,21 67	69,83·94

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

L'incidente di Hodeida, per le questioni di diritto internazionale che ha sollevato, è assurto a proporzioni di un'importanza che certo non aveva per sè stesso il fatto della cattura più o meno legale per parte dell'autorità turca di un sambuco italiano navigante nel Mar rosso. Si giunse a tal punto da venir proposta la soluzione a mezzo del tribunale arbitrale dell'Aja.

L'incidente è però in via di accomodamento ed in proposito l'*Agenzia Stefani* ha il seguente dispaccio da Costantinopoli, 27:

Secondo informazioni da buona fonte, il Governo italiano, rispondendo alla proposta della Porta circa il rinvio dell'incidente di Hodeida alla Corte arbitrale dell'Aja, avrebbe rilevato le gravi spese che tale procedura cagionerebbe e proposto di deferire la questione al giudizio di funzionari da nominarsi da ambedue le parti.

Trattative in proposito sono in corso fra l'Ambasciata italiana ed il Ministero degli affari esteri.

Nei circoli della Porta si crede che il Governo ottomano accetterà questa proposta.

La proposta venne infatti subito accettata, come informa quest'altro telegramma pure da Costantinopoli, 27:

L'Ambasciata d'Italia e la Porta hanno convenuto di inviare ad Hodeida una Commissione composta di un funzionario italiano e di uno ottomano. La Commissione farà una inchiesta in contraddittorio sull'incidente. Delegato ottomano sarà probabilmente il capo di gabinetto del ministro degli esteri, Salih.

Il sambuco col carico, l'equipaggio ed il capitano, saranno lasciati immediatamente in libertà, senza attendere che si riunisca la Commissione.

In tal maniera l'incidente rientra nei suoi giusti confini; di che c'è da rallegrarsi, e se ne rallegra anche la stampa turca, come risulta dal seguente dispaccio da Costantinopoli, 27:

Il *Tanin*, compiacendosi dell'imminente soluzione dell'incidente di Hodeida, dice che, malgrado il raffreddamento degli ultimi mesi, la Turchia crede che i suoi interessi esigano relazioni amichevolissime con l'Italia, che è l'ago della bilancia dei due aggruppamenti di potenze, coi quali la Turchia vuole vivere egualmente in buoni termini.

***

I giornali unionisti inglesi gonfiano alquanto l'incidente dell'intervista accordata da Lloyd George, cancelliere dello scacchiere, al corrispondente del giornale *L'Humanité*.

La cosa in sè stessa è poco più di un pettegolezzo giornalistico, ma il fatto che il direttore dell'*Humanité* è anche il capo dell'opposizione francese socialista e la qualità di ministro cancelliere dello scacchiere in Lloyd George ne accrescono l'importanza.

Da Londra in argomento telegrafano:

I giornali unionisti attaccano vivacemente il cancelliere dello scacchiere Lloyd George rimproverandogli di aver accordato interviste a giornali esteri sulla politica interna della Gran Bretagna.

Essi deridono i liberali per la pretesa di essere i migliori amici della *entente cordiale* ed insistono nel rilevare i timori espressi dai francesi che le lotte interne abbiano ad indebolire l'Inghilterra dal punto di vista della sua politica estera e della difesa nazionale.

Parimente da Parigi telegrafano:

L'*Humanité* pubblica un telegramma che ha ricevuto questa notte dal cancelliere dello scacchiere Lloyd George, nel quale il ministro inglese dà spiegazioni circa le circostanze che lo indussero a dichiarare come non avesse nozione della sua intervista pubblicata dall'*Humanité*.

Egli infatti non aveva letto l'*Humanité*, quando il *Daily Telegraph* gli chiese se garantiva l'autenticità di tale intervista.

Il ministro, senza contestare l'esattezza del senso generale, si lagna che il redattore dell'*Humanité* non abbia mantenuta la promessa di comunicargli il testo che avrebbe dovuto essere pubblicauo, poichè vi avrebbe apportato modificazioni di forma e di sostanza.

Lloyd George dichiara però che ritiene la buona fede e la probità del giornalista al di sopra di ogni sospetto.

***

Il Governo ottomano, informando la sua politica per ciò che riguarda Creta all'azione delle potenze protettrici, ha loro diretto nuove proteste. In proposito si telegrafa da Vienna, 27:

Il *Correspondenz Bureau* ha da Costantinopoli che la Porta ha incaricato gli ambasciatori turchi di richiamare l'attenzione delle potenze protettrici di Creta sulla pericolosa situazione in cui si trovano i mussulmani di Creta e gli acquisti di armi progettati dai cretesi e ricordando gli impegni assunti dalle potenze, di chiedere l'adozione delle misure necessarie alla sicurezza della vita e delle proprietà mussulmane.

***

L'entusiasmo coloniale, che in Francia si era un po' intiepidito dopo i sanguinosi conflitti del Wadai, si è alquanto risollevato all'annunzio di una vittoria riportata dalle truppe francesi nel Marrocco. La stampa francese, con parole di vera compiacanza, riporta unanime questo telegramma da Tangeri:

Al Taflet da parecchio tempo le bande di Aliain-El-Keunti, uno dei più antichi nemici della Francia, razziavano e distruggevano. Il 9 ottobre, dopo un lungo e faticoso inseguimento, il capitano Lamoureux, avendo sorpreso nel cuor della notte le bande, le sbaragliò completamente. Due soli razziatori poterono scampare al massacro. Le truppe francesi non ebbero che tre soldati leggermente feriti.

***

Lo spirito di rivolta è penetrato anche nelle più lontane colonie australiane.

Un dispaccio da Melbourne dice:

Un vapore australiano reca la notizia di una rivolta degli indigeni dell'isola di Ponapè, del gruppo delle Caroline. Quattro europei sarebbero stati uccisi e cinque indigeni rimasti loro fedeli sarebbero stati anch'essi massacrati.

Questo telegramma è confermato dai particolari seguenti pervenuti a Berlino:

Il vice governatore Osswald telegrafa da Jap (Isole Caroline) che quattro funzionari tedeschi e cinque indigeni fedeli furono massacrati il 18 ottobre a Dschobradsch dagli indigeni.

Sembra che la rivolta sia stata provocata dagli indigeni malcontenti della costruzione dei ponti.

Il vice governatore Osswald è giunto con 90 soldati a Ponapè, dove tutti gli europei rimasero incolumi. Vi son pure arrivati l'incrociatore *Kormoran* ed altre truppe di rinforzo.

Gli insorti sono oltre 200 e dispongono di 90 fucili.

CRONACA ITALIANA

S. M. la Regina Margherita, accompagnata da S. E. la marchesa di Villamarina, si è recata, ieri, in automobile, a Napoli, dove s'intrattenne alcune ore, per visitarvi S. M. la Regina Maria Pia e S. A. R. il duca di Oporto.

L'Augusta Signora nella serata fece ritorno a Roma col treno partito da Napoli alle 18.30.

Italiani all'estero. — Un telegramma dell'*Agenzia Stefani*, da Vienna, reca:

La *Politische Correspondenz* scrive:

« Siamo informati che l'Imperatore Francesco Giuseppe ha conferito all'ambasciatore d'Italia, duca Avarna, la gran croce dell'Ordine di Leopoldo.

Il duca Avarna, che già da sette anni è ambasciatore d'Italia a Vienna, ha spiegato la sua opera durante questo periodo di tempo, come già il suo predecessore conte Nigra, per rendere più strette le relazioni intime felicemente esistenti tra la monarchia austro-ungarica e l'Italia ».

*** A Hodèida, il Comitato Unione e Progresso ha dato un ricevimento in onore del console generale d'Italia, cav. Sola, il quale è stato accolto al suono della Marcia reale.

Sono intervenute al ricevimento tutte le autorità civili e militari, fra cui il Governatore interinale ed il comandante della divisione militare.

Il console generale è stato fatto segno alle più cordiali manifestazioni.

Conferenza. — Questa sera, alle 21.30, nella grande sala dell'Associazione della Stampa, di Roma, il pubblicista comm. Vico Mantegazza terrà una conferenza sul tema: « Nazionalismo e politica estera ».

Fenomeni vulcanici e tellurici. — L'Etna l'altro ieri è entrato in un periodo eruttivo, limitato al cratere centrale, che erutta soltanto fumo, fiamme e sabbia che ricade come sottilissima pioggia.

Nessun pericolo esiste per le popolazioni del territorio.

*** Ad Amatrice, in provincia di Aquila, l'altro ieri, alle 17.15, avvenne una scossa di terremoto di intensità di quarto e quinto grado della scala sismica Mercalli, e di discreta durata.

Altre due scosse erano state avvertite il 22 corrente ed un'altra di secondo grado si è avuta nella notte scorsa nella parte centrale di quel Comune.

Non vi è stato alcun accidente alle persone e solo insignificanti danni alle case.

Anche ad Accumoli alla stessa ora fu avvertita una scossa di terremoto, che durò 15 secondi ed ebbe un'intensità di settimo grado della scala Mercalli.

Altre scosse della medesima intensità si ebbero il 22 corrente e continuarono fino a iersera, provocando la caduta di comignoli e lesioni ai fabbricati.

Non vi è alcun ferito.

Un baraccone è stato eretto presso il palazzo maggiore del Comune, per il ricovero della popolazione.

Pubblicazioni ufficiali. — A cura dell'Ufficio trattati e legislazione doganale è stato pubblicato il movimento della navigazione del Regno per l'anno 1909.

Il volume è preceduto da uno studio dove sono brevemente posti in rilievo alcuni fra i più interessanti risultati statistici relativi al movimento generale della navigazione italiana e alle operazioni di commercio nei porti principali del Regno.

Marina mercantile. — Il *Cordova*, del Lloyd italiano, ha proseguito da Las Palmas per Genova, il 26 corrente. — L'*Argentina*, della Veloce, ha proseguito da Rio Janeiro per Genova.

Il *Tommaso di Savoia*, del LL. Sabaudo, proveniente da Buenos-Aires, è giunto, ieri, a Genova. Il piroscafo *Italia*, della Veloce, ieri proseguì da Barcellona per Genova, ed il piroscafo *Alberto Treves*, della Società Veneziana, partì, ieri l'altro, da Marsiglia diretto al Brasile.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

BUKAREST, 27. — *Camera dei deputati.* — Costinesco, ministro delle finanze, presenta il progetto di legge relativo all'imposta sul reddito (Vivissimi applausi).

BELGRADO, 27. — Nella odierna riunione dei delegati serbi e dell'inviato austro ungarico si è giunti ad un accordo sulle nuove quattro convenzioni e cioè: sulla convenzione consolare, sulla convenzione circa gli atti legali, sulla convenzione relativa ai lasciti e sulla convenzione per l'estradizione.

La conclusione delle convenzioni è imminente.

BELGRADO, 27. — Il presidente del Consiglio dei ministri Pasic è qui ritornato.

KIEW, 27. — 431 studenti dell'Università sono stati condannati in via amministrativa a pene varianti dall'ammenda di un rublo a due settimane di detenzione per aver tenuto un *meeting* vietato dalle autorità.

LISBONA, 27. — Il *Giornale ufficiale* pubblica due decreti che mandano in vigore la legge sul matrimonio civile e quella riguardante i figli legittimi, i figli illegittimi riconosciuti e la ricerca della paternità.

BERLINO, 27. — Il vice governatore Osswald telegrafa da Jap (Isole Caroline) che quattro funzionari tedeschi e cinque indigeni fedeli furono massacrati il 18 ottobre a Dschobradsch dagli indigeni.

Sembra che la rivolta sia stata provocata dagli indigeni malcontenti della costruzione dei ponti.

Il vice governatore Osswald è giunto con 90 soldati a Ponapè dove tutti gli europei rimasero incolumi. Vi son pure arrivati l'incrociatore *Kormoran* ed altre truppe di rinforzo.

Gli insorti sono oltre 200 e dispongono di 90 fucili.

VIENNA, 27. — Il *Neues Wiener Tageblatt* ha da Sofia:

Secondo i giornali, le trattative fra il Governo russo e quello bulgaro circa la visita del principe ereditario Boris alla Corte imperiale russa sono state condotte a termine. Il principe ereditario intraprenderà il suo viaggio nel maggio dell'anno venturo. Oltre al seguito, accompagneranno il principe ereditario cinque cavalieri dell'ordine di San Giorgio.

COSTANTINOPOLI, 27. — In seguito ai reclami della Porta contro i frequenti incidenti di confine, il Governo montenegrino ha promesso di inviare alla frontiera un aiutante del Re, allo scopo di compiere un'inchiesta in proposito.

SAN DOMINGO, 27. — Il vapore *Cherokee* ha trasportato 600 uomini di truppe domenicane verso la frontiera di Haiti.

HODEIDA, 27. — Questo mutessarif è stato revocato. Il suo successore è già stato nominato.

BREMA, 28. — Il vapore spagnuolo *Urquiolamendi*, comandato dal capitano Herra, è naufragato ad Hoernumsand.

Finora sono state salvate nove persone.

TENERIFFA, 28. — Durante una tempesta nell'isola di Gomera (Isole Canarie) è crollata una casa, seppellendo 22 persone, per la massima parte bambini.

NOTIZIE VARIE

Lo stato dei seminati in Russia. — Si ha da Pietroburgo che il *Giornale per il commercio e l'industria* giudica come segue lo stato dei seminati in Russia: parzialmente bene nei governatorati di Charkow, Woronesh, Kursk, Riäsan, Tambow, Ufa; bene nei governatorati di Tula, Pensa Kasar, Wiatka, Perm, Simbirsk, Saratow, Smolensk, Livonia. Soltanto in alcuni distretti lo stato dei seminati non è soddisfacente.

La Cina fornisce carne all'Europa. — Da un rapporto consolare da Liverpool risulta che una grande ditta di quella città ha iniziato fin dal principio del corrente anno l'importazione dalla Cina di carne di maiale e di selvaggina in frigorifero e che recentemente la medesima ditta ha importato in Liverpool il seguente carico, preso in Hankow od in altri porti cinesi: 6270 maiali congelati, 9226 colli di uova conservate, 1504 colli di lardo, 8089 colli di anitre selvatiche congelate, 3716 colli di beccaccini, 500 colli di anitre.

La carne del maiale cinese sarebbe eccellente come nutrimento ed abbondantissima di grasso.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio romano

27 dicembre 1910.

L'altezza della stazione è di metri	50.60.
Barometro a mezzodì	742.30.
Termometro centigrado al nord	7.2.
Tensione del vapore, in mm.	6.50.
Umidità relativa a mezzodì	85.
Vento a mezzodì	SE.
Velocità in km.	6.
Stato del cielo a mezzodì	coperto.
Termometro centigrado { massimo	9.4.
Termometro centigrado { minimo	0.0.
Pioggia	4.8.

27 dicembre 1910.

In Europa: pressione massima di 763 sulla penisola Iberica, minima di 741 sulla Russia settentrionale.

In Italia nelle 24 ore: barometro poco variato al sud ed isole, disceso altrove fino a 6 mm. in Liguria, Piemonte e Lombardia; temperatura diminuita: pioggie in Liguria, centro sud ed isole.

Barometro: massimo a 754 in Sicilia, minimo a 748 in Liguria.

Probabilità: venti tra sud e ponente, forti sul Tirreno e Jonio, moderati altrove; cielo generalmente nuvoloso con pioggie; mare agitato sulle coste meridionali.

N. B. — Ieri, 26, è stato telegrafato ai semafori del Tirreno di alzare il cilindro, e oggi 27, alle ore 14, è stato telegrafato di mantenere il segnale.

BOLLETTINO METEORICO

dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 27 dicembre 1910.

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente nelle 24 ore Massima	Minima
Porto Maurizio	$^{1}/_{4}$ coperto	mosso	14 1	6 4
Genova	coperto	calmo	12 1	7 0
Spezia	coperto	legg. mosso	12 2	4 6
Cuneo	$^{1}/_{4}$ coperto	—	8 4	1 8
Torino	nebbioso	—	1 2	— 4 5
Alessandria	nebbioso	—	0 6	— 2 2
Novara	nebbioso	—	12 4	— 6 0
Domodossola	sereno	—	6 4	— 3 8
Pavia	nebbioso	—	0 5	— 3 1
Milano	nebbioso	—	1 5	— 2 0
Como	nebbioso	—	4 8	— 1 0
Sondrio	—	—	—	—
Bergamo	$^{3}/_{4}$ coperto	—	5 9	— 0 3
Brescia	nebbioso	—	1 3	— 3 8
Cremona	nebbioso	—	1 0	— 0 9
Mantova	nebbioso		2 2	— 1 0
Verona	nebbioso		5 3	— 2 2
Belluno	$^{3}/_{4}$ coperto		3 5	— 3 7
Udine	$^{3}/_{4}$ coperto	—	8 0	0 9
Treviso	coperto	—	7 s	— 1 8
Venezia	nebbioso	calmo	8 4	— 1 5
Padova	nebbioso	—	6 3	— 2 0
Rovigo	nebbioso	—	3 6	— 2 3
Piacenza	nebbioso	—	1 4	— 1 9
Parma	nebbioso	—	1 4	— 2 0
Reggio Emilia	nebbioso	—	1 4	— 1 9
Modena	nebbioso	—	3 4	— 1 8
Ferrara	nebbioso	—	3 4	— 1 9
Bologna	coperto	—	4 3	— 1 4
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	sereno	—	— 1 0	— 2 6
Pesaro	coperto	mosso	9 0	0 0
Ancona	$^{3}/_{4}$ coperto	mosso	10 0	3 0
Urbino	coperto	—	4 0	0 8
Macerata	$^{3}/_{4}$ coperto	—	4 7	3 0
Ascoli Piceno	—	—	—	—
Perugia	$^{1}/_{2}$ coperto	—	5 5	— 0 7
Camerino	coperto	—	2 5	0 1
Lucca	coperto	—	9 9	1 7
Pisa	coperto	—	14 6	— 0 [illegible]
Livorno	coperto	calmo	11 6	3 5
Firenze	coperto	—	9 1	0 2
Arezzo	$^{3}/_{4}$ coperto	—	8 2	— 0 2
Siena	$^{3}/_{4}$ coperto	—	8 2	1 1
Grosseto	coperto	—	11 5	- 0 2
Roma	piovoso	—	9 0	0 0
Teramo	sereno	—	4 6	2 6
Chieti	sereno	—	6 0	2 8
Aquila	coperto	—	4 4	— 0 4
Agnone	sereno	—	6 0	— 0 3
Foggia	$^{1}/_{4}$ coperto	—	10 0	5 7
Bari	$^{1}/_{2}$ coperto	legg. mosso	12 0	[illegible] 4
Lecce	nebbioso	—	14 0	7 4
Caserta	$^{1}/_{4}$ coperto		11 5	5 5
Napoli	$^{1}/_{4}$ coperto	calmo	12 2	7 4
Benevento	nebbioso		11 5	3 6
Avellino	$^{3}/_{4}$ coperto		10 0	4 1
Caggiano	-	—	—	—
Potenza	coperto	—	7 2	2 5
Cosenza	coperto	—	12 0	7 5
Tiriolo	nebbioso	—	8 0	— 1 9
Reggio Calabria	—		—	—
Trapani	$^{1}/_{4}$ coperto	legg. mosso	16 6	10 3
Palermo	$^{1}/_{4}$ coperto	mosso	17 4	8 8
Porto Empedocle	$^{1}/_{2}$ coperto	legg. mosso	18 5	8 0
Caltanissetta	$^{1}/_{2}$ coperto	—	10 5	5 0
Messina	$^{1}/_{4}$ coperto	calmo	16 8	9 0
Catania	sereno	calmo	17 1	7 1
Siracusa	$^{1}/_{4}$ coperto	calmo	11 7	7 2
Cagliari	coperto	legg. mosso	12 6	5 0
Sassari	piovoso	—	11 0	6 6

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile*